RAJYA SABHA

Tuesday, the 10th September, 1996/ 19th Bhadra, 1918 (Saka)

The House met at eleven of the clock, Mr. Chairman *in the Chair*

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Financial viability of aviation industry

*521. SHRI PREM CHAND GUPTA: Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) whether it is a fact that aviation industry has become a financially unviable industry;

(b) if so, the reasons therefor; and

(c) what steps Government are taking or propose to take to save the aviation industry?

THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI CM. IBRAHIM): (a) to (c) A statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) to (c) Indian Airlines has been incurring losses since 1989-90. However, from 1994-95 it has been making operating profits. Air India for the first time suffered losses in 1995-96. On the other hand Pawan Hans Helicopters Limited and Airports Authority of India have been posting profits.

In the private sector, performance of some airlines has been better than others. Private sector operators have to find airline specific solution for improving their financial performance.

SHRI PREM CHAND GUPTA: Sir, the aviation industry, particularly in the private sector, is in a very bad shape, financially and otherwise. Many private taxi operators are closing down on account of financial losses. This state of affairs would cause a peat setback to the tourist traffic. So, I would like to know the steps, the Civil Aviation Ministry is going to take in this regard.

SHRI CM. IBRAHIM: As far as the private sector is concerned, there is nothing that we can do for them. About seven scheduled private airlines and about 19 non-scheduled operators are there in the domestic sector, if they give a good performance, they would definitely get good results. Whatever cooperation is required from our side, we are already extending to them.

SHRI PREM CHAND GUPTA: Sir, I understand from the hon. Minister that his Ministry cannot do much in this, but there are certain issues which can be easily handled by them. For instance, the fuel cost is very heavy. I would like to know whether his Government can look into this matter. Secondly, there are unnecessary hurdles faced by the operators in getting various clearances. I would like the hon. Minister to react on these two points.

SHRI C.M. IBRAHIM: Sir, as far as the question on fuel is concerned, the hon. Member should address it directly to the Finance Minister. The airlines in the public sector are also paying the high cost. The cost of aviation fuel in the international market is 35 cents per gallon, but, here, for the same fuel we are paying Rs. 185. Sir, it is as much applicable to the Indian Airlines as it is to the private airlines. So, I am helpless in this.

In regard to his question about the hurdles, I may inform him that we have given the power to the officers in the D.G.C.A. and to the Chairman of the Airports Authority of India, so, whatever problems are there, they can approach them directly and they can sort them out. Earlier there was a system whereby files used to come to the Minister. I have told them that these should not come to me. At the official level itself they should take a decision. So, wherever some major things arise then only my intervention would be there. I think for the last two

months this streamlining has been started. Surppose a private man wants to operate a flight from one sector to another sector then, they would look into all the requirements like what the load factor is and what the parking facilities are and whether the private man who is coming forward to operate a flight is having pilots, engineers, the capability of running, etc. Before giving him permission to operate the flight, we have to look into all these aspects. If any specific compliant is there from any operator, I have authorised the Secretary, Civil Aviation Department, to look into it. If the peoblem is still not solved by him then they are definitely welcome to meet the concerned -Minister or me.

श्री रामदास अग्रवाल: माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं और पूछना चाहता हूं कि जो प्राइवेट आपरेटर्स हैं उनकी चैकिंग एफीशिएंसी, उनके प्लेन्स की मेंटीनेंस और उनके द्वारा दी गई सेवाएं इसमें धीरे-धीरे बहुत कमी आ गई है और ऐसा लगता है कि जैसे उन पर किसी प्रकार का नियन्त्रण हमारा नहीं है। यदि इसी प्रकार से चलता रहा तो पैसेंजर्स की सेफ्टी बहुत खतरे में पड़ जाएगी, क्योंकि मुझे भी कभी-कभी प्राइवेट एअरलाईन्स में जाने का मौका मिल जाता है। मुझे ऐसा लगता है कि जो सर्विसेज़ पहले वे लोग देते थे आजकल उनकी सर्विसेज़ बहुत डिटिरियोरेट हो गई है। उनकी सर्विसेज में खामियां इतनी ज्यादा लगने लग गई है कि सेफ्टी चैक्स जो होने चाहिएं, सैक्योरिटी चैक जो होना चाहिए वह प्रोपर नहीं होता है। उनके यहां बैगेज चैकिंग का भी प्रोपर सिस्टम नहीं है। उनके यहां पैसेंजर्स को भी ले जाने का सिस्टम ठीक नहीं है। तो मेरे प्रश्न का पहले भाग है कि प्राइवेट आपरेटर्स के द्वारा जो सैक्योरिटी के सिस्टम हैं उसमें सरकार कितना दखल रखती है और कितना चैक आगे उनको करना चाहती है? यह मेरे प्रश्न का पहला भाग है। दूसरा मैं यह निवेदन करना चाहता हूं प्राइवेट एअरलाइन्स काफी संख्या में चल गई हैं, मैं सरकार से पूछना चाहता हूं कि क्या आप प्राइवेट एअरलाइन्स की संख्या बढ़ाते जा रहे हैं? किसी के पास एक प्लेन है और किसी के पास दो हैं। आप कम से कम ऐसा नियम बनाने का विचार रखते हैं कि क्या कोई प्राइवेट एअरलाइन्स अगर आती है तो उसके पास इतना कम से कम प्लेन होना चाहिए तब जाकर मिनिमम संख्या कोई प्लेन की तय करना चाहिए वरना दो-दो एअरक्राफ्ट ला कर लोग एअरलाइन्स कंपनी बना लेते हैं और हिन्दुस्तान में आपरेट करना शुरू कर देते हैं और यही नहीं वे पुराने एअरक्राफ्ट खरीद-खरीद कर लाते हैं। उससे सारी सेवाओं पर मुझे लगता है कि बड़ा भारी खतरा भविष्य में मंडराता दिखाई देता है। इसलिए महोदय इन दोनों प्रश्नों का जो "ए" और "बी" भाग हैं कृपा करके उसका उत्तर दें?

श्री सी०एम० इब्राहिम: माननीय सभापति जी, जहां तक सैक्योरिटी का इन्होंने बताया है कि जब कोई पैसेंजर जाता है तो सैक्योरिटी चाहे वह प्राइवेट एअरलाइन्स में जाए, चाहे इंडियन एअरलाइन्स में जाए, द्वार एक ही है। वह चैकिंग काउन्टर सरकार के हाथ में ही है। पुलिस उसको देखती है। दूसरा हर लगेज स्क्रीनिंग होकर जाना चाहिए यह मेंडेटरी है। जहां तक बैगेज हो या दूसरी कोई भी चीज़ हो, वह तो मेंडेटरी है। जहां तक सेफ्टी आस्पेक्ट का आपने बताया है, सभापति जी, जब मुझे खुद के मन को आशंका हुई कि यह किस तरह से सेफ्टी है, यह सेफ्टी सिर्फ फ्लाइट्स की ही नहीं है, बल्कि क्या हमारे एअरपोर्ट्स जितने आज हिन्दुस्तान में उनका इंस्ट्रूमेंट सिस्टम हो या नेवीगेशन सिस्म हो या रडार सिस्टम हो, यह ठीक है या नहीं, जहां तक मेरे डिपार्टमेंट का कहना और जहां तक जो रिपोर्ट्स आई है। we are according to the international standards.

इसके बावजूद हमने दो कमेटियां हाल ही में बनाई है। एक कमेटी है अंडर द चेयरमैनशिप आफ् विजयपत सिंघानियां जी। जो मशहूर इंडस्ट्रियलिस्ट है और खुद भी पायलट हैं।

हम ने उन से दरख्वास्त की कि इस कमेटी का चैयरमेन बनिए और चूंकि खुद वे 20-25 साल पायलट रहे हैं, वह इस में काफी तजुर्बा रखते है, हम ने उन को कहा है कि आप डिटेल्ड सेफ्टी आस्पेक्ट के बारे में एक रिपोर्ट बनाकर दीजिए। तो यह एक कमेटी बनी है। उस के अलावा दूसरी एक कमेटी एअर मार्शल टिायर्ड जी० के० सेत की अध्यक्षता में बनी है। वह रिस्ट्रक्चरिंग ऑफ डायरेक्टर जनरल ऑफ सिविल एविएशन और दूसरे रूल्स-रेगुलेशंस के रिव्यु करने के लिए बनी है। हम ने इन कमेटियों से कहा है कि वे सारे देश के जो एअरपोर्ट्स हैं, उन का मुआयना करें और जितने सिस्टम्स हैं उनका मुआयना करें। अब जिस तरह से आप ने कहा है कि पहले कम जहाज़ उड़ते थे, लेकिन आज जहाज़ भी ज्यादा उड़ते है और जहाज़ों में जानेवाले लोगों की संख्या भी बढ़ रही है। जो इन दोनों चीजों के

मद्दे नजर यह एक रिपोर्ट आए। सभापति जी, इस कमेटी को पूरा अधिकार है कि यह जिसे भी चाहे बुलाए और जहां भी चाहे इंस्पेक्शन करे। जो देश में इस विषय की जानकारी रखते हो, उन को बुलाकर बातचीत करें और चाहे विदेश में अगर कोई तज्ञ है, उन को भी बुलाकर हर जगह पर लोगों की वर्कशॉप करे। जितने लोग हैं, उन से मिले और सेफ्टी के बारे में एक टोटल कंप्रिहेंसिव रिपोर्ट दी जाए माननीय सभापति जी, मैं आप के माध्यम से ...(व्यवधान)

श्री रामदास अग्रवाल : यह कमेटी रिपोर्ट कब तक देगी? कोई टाइम-बाउंड प्रोग्राम है?

श्री सी० एम० इब्राहीम : हां, इस के लिए 6 महीने का टाइम दिया है, लेकिन काम भी बड़ा लंबा है इसलिए हम ने सोचा है कि अगर वे 6 महीने में दे दें तो मैं समझूंगा कि यह जल्दी होगी। फिर मेरी भगवान से प्रार्थना है क्योंकि फिरनेवाले हम और आप ही ज्यादा हैं। मैं भी ज्यादा फिरता हूं और आप भी ज्यादा फिरते हैं। दूसरे जहां तक सेफ्टी का सवाल है, तो चाहे प्राइवेट हो या अपनी फ्लाइट हो, हम ने बाकायदगी के साथ कहा है कि प्राइवेट एअरलाइंस में भी इंडियन एअरलाइंस के लोग जाएं और पीरियडिकल चैक-अप हम डी० जी० सी० ए० से कराते है, रैंडम चैक-अप करते है। कहीं से भी छोटी सी कम्प्लेंट आती है तो उन को ग्राउनडिंग करते है और उन को फ्लाइंग की परमीशन नहीं देते। इस के बावजूद भी मशीन, मशीन है। हो सकता है कि फ्लाइंग के पहले मशीन ठीक रहती है, लेकिन उड़ने के बाद भी मशीन खराब हो सकती है। पर जहां तक हो सके हमारी यह पूरी कोशिश है ...(व्यवधान)

श्री अजीत जोगी : मंत्री जी ने काफी अच्छा और लंबा जवाब दिया है।

श्री सी० एम० इब्राहीम : नहीं, सवाल भी बड़ा लंबा है। तो हम यह कोशिश करेंगे। दूसरे उन्होंने कहा कि उन की परफॉर्मेंस अच्छी नहीं है और फेसिलिटीज वगैरा अच्छी नहीं दे रहे हैं, तो उस पर हम क्या निगरानी कर सकते हैं? सर, यह तो एक कॉमर्सियल ऑस्पेक्ट है। अगर वह अच्छी सुविधा देंगे तो लोग उस में जाएंगे। अगर सुविधा अच्छी नहीं देगे तो लोग इंडियन एअरलाइंस में या दूसरी एअरलाइंस में जाएंगे। अब जहां तक हमारा आस्पेक्ट है, हम यह देख सकते है हवाई जहाज ठीक है या नहीं। हम यह देख सकते है कि वह इंजीनियरिंगली उड़ानों के लिए फिट है या नहीं। खाना क्या दिया जा रहा है या सीट कैसे ले रहा है, यह हम नहीं देखेंगे। हम तो देखेंगे सेफ्टी ऑस्पेक्ट को।

श्री रामदास अग्रवाल : महोदय, मेरे प्रश्न के दूसरे भाग का मंत्री महोदय ने जवाब नहीं दिया। मैं ने यह पूछा था कि क्या आप मिनिमम संख्या एअरलाइस की तय करेंगे?

श्री सी० एम० इब्राहीम : कम-से-कम तीन हवाई जहाज होने चाहिए और महोदय जिस वक्त से ओपन पॉलिसी आई है, सेक्रेटेरिएट लेवल पर आलरेडी एक मीटिंग हो चुकी है। हम चाहते है कि एक पमनिंट पॉलिसी बने और मुझे आशा है कि 15 दिन या एक महीने के अंदर हम कोई पॉलिसी तय कर के अनाउंस करेंगे।

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO : Mr. Chairman, in the reply given by the Minister, he has stated that Indian Airlines has been incurring losses. At the same time, in the next paragraph of the reply, he has mentioned that some of the private airlines have been making better profits than Indian Airlines. The reason given about the fuel cost is not convincing. Fuel costs have increased. But, as we all know simultaneously the fares have also increased. And the quantum of passengers has not increased. You will still find long waiting lists. The explanation that the increase in fuel costs is one of the reasons for the Airlines running in loss is not acceptable. What has actually happened is that after the new policy was evolved, all the trunk routes have been given to the private airlines, the commercially viable routes, and the Indian Airlines has had to bear the social burden in respect of routes which were not commercially viable. In important places where there were flights earlier, today you don't have any flights at all. I come from a place in Andhra Pradesh where the nearest airport Visakhapatnam had a flight to Delhi. Today you cannot reach Visakhapatnam, a very important city of Andhra, in one day from Delhi. As we progress toards the 21st century,' the progress in our airlines, civil aviation and communication has already been set in retrograde motion. So, first of all, I would like to know from the hon. Minister whether he is prepared to review this policy to see that a certain amount of

social obligation is carried by the private operators also. Secondly, Sir the reason given by him is that we don't have enough pilots. They are being taken away by private operators. Why is it that they are going to private airlines? Are they paying higher salaries? Why are we not able to pay higher salaries? They are trained in Hyderabad. Indian Airlines has the best equipment, the best training centres. Are we training them for private operators? Why can't you execute a bond with these pilots saying that they have to serve for minimum number of years? If you can't do this, if you cannot hold your pilots and if you think that the social burden alone has to be carried by the airlines, then it is better to wind up the airlines. At the moment, you are calling it a national career and you are not able to proivide flights even to important cities. Will the Minister clarify this position?

SHRI CM. IBRAHIM: Sir, the hon. Member said that all the prime routes have been given to the private operators. It is not correct. Yes, earlier it was so. Now, we have fixed a certain percentage. Now, we have divided them into three categories. The routes belonging to the first category are more lucrative routes--Delhi-Bombay, Delhi-Calcutta and Delhi-Bangalore. But we have fixed a certain percentage even for non-profitable routes as in the North-East. That will come under the third नंबर दो कैटेगिरी के जो छोटे स्टेशन हैं, स्मॉल स्टेशन, विजयवाड़ा, वाइजाग, माले स्टेशन.....(व्यवधान).....

category.

Sir, earlier, the East-West Airlines was operating flights there. Now that company has stopped the operation. All the aircrafts have been grounded. But I

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO: Sir, I am sorry to say that Vizag is not a small station.

श्री सी॰ एम॰ इब्राहीमः सर, यह नंबर दो में है। स्टेशन तो बड़ा है, लेकिन पैसेंजर कम है। पैसेंजर से हम बड़ा मानते हैं, पापुलेशन के हिसाब से नहीं। लोग ज्यादा जाएं।

am trying my level best to reintroduce it. I have got only 25-26 aircrafts in my hand and the people are asking for more flights. I agree with the hon. Member that there was definitely a system which we had adopted so far. But nobody wants to take a decision for the purchase of aircrafts. The matter has gone from one committee to the other committee and so on. I said: "You take a decision." But there is likelihood of implications also. If I will take a decision immeditaley, definitely they will say that something has happened here. If I do not take a decision, they may say that I am waiting for something. That is why I have not taken the decision.

सर, अब यह जो है, मुसीबत है। इसलिए हमने अपने अधिकारियों से कहा ....(व्यवधान)....सर, हमने यही कहा कि जल्द से जल्द जो है, इसमें इंडियन एअरलाइन्स को, ज्यादा 50 सीटर के जो फ्लाइट हैं उसको इसमें मिलाने की कोशिश कीजिए। जो प्राइवेट आपरेटर हैं, उन पर भी हम कंडीशन डाल रहे हैं कि अगर आप ज्यादातर शेड्यूल्ड रूट में चला रहे हैं, इकोनोमिकली रूट में, तो नोन-इकोनोमीकली रूट में भी आपको चलाना होगा। यह कंडीशन जो है, वह हम उन पर रख रहे हैं।

सर, यहां तक पायलट का है, पायदलट चले गए हैं। यह बात ठीक है। चूंकि अब जो हम सेलरी पर्कस वैगरह पायलट को दे रहे हैं, वह पहले नहीं दे रहे थे। अब जो एग्रीमेंट हुआ है, अगर यह पहले एग्रीमेंट हुआ होता तो शायद इतने पायलट हमारे यहां से नहीं जाते। आज पायलट काफी वापस आ रहे हैं। हम यह भी सोच रहे हैं कि जिन पायलट को हम पैसा खर्च करके ट्रेनिंग दे रहे हैं, वह कम से कम इतने साल हमारे यहां सर्विस करें। इस बात पर भी हम ध्यान देंगे। तो अगले अक्तूबर तक वाईज़ेक की फ्लाइट हम देंगे, यह आश्वासन मैं देना चाहता हूं। तिरुपति, वाइज़ेक, जितने सैक्टर हैं, सब जो डिमांड है I am trying to meet it.

श्री सुरिन्दर कुमार सिंगलाः चण्डीगढ़ भी।

SHRI BRAHMAKUMAR BHATT: Sir, is the hon. Minister aware that some people choose private airlines and not the Indian Airlines because they feel that the Cabin services and the regularity, both,

are better in some of the private airlines than those of the Indian Airlines? Will the Minister see to it that the regularity and the Cabin services in the Indian Airlines are better than those in some private airlines which some passangers prefer?

SHRI CM. IBRAHIM: Sir, as far as the Cabin crew is concerned, yes, I have to agree, because we are all having only old service Cabin crew. Because of the Supreme Court judgement I cannot remove them.

अब प्राइवेट एयरलाइंस में जिस तरह का केबिन क्रू लाया गया है, उस तरह का क्रू तो मैं यहां पर दे नहीं सकता क्योंकि मैं रिक्रूट भी नहीं कर सकता लेकिन जहां तक सर्विस का मामला है, पिछले दो महीने से इंडियन एयरलाइंस को जो लोड फैक्टर है, वह काफी बढ़ा है और सीट रिज़र्वेशन में भी हमारे यहां जहाज़ फुल जा रहे हैं और टाइम फैक्टर में भी सुधार आया है। सर, हमने एक चीज़ की है और कहा है कि हर दिन रात, हर रात 11.00 बजे यह इन्फारमेशन मंत्री को भी आनी चाहिए कि कौन सा जहाज कब उड़ा, लैंड कब हुआ, सीट फैक्टर कितना था, लेट हुआ है तो कारण क्या है, किसकी जिम्मेदारी से लेट हुआ। यहां तक कि माइन्यूट इन्फारमेशन हम हर दिन की मंगा रहे है और मैं धन्यवाद देता हूं इंडियन एयरलाइंस के मैनेजिंग डायरेक्टर और दूसरे स्टाफ का कि दो-तीन महीनों में इन्होंने काफी सुधार लाया है और मुझे आशा है, सर, कि इसको हम अच्छी तरह से चलाएंगे। इंडियन एयरलाइंस इस देश की संस्कृति है, इस देश का मान-सम्मान है और इसका नाम हम कायम रखेंगे।

SHRI AJIT P.K. JOGI: Quality and service are not related to age.

SHRI MD. SALIM: Sir, the original question is a bit serious. It is not a question of the faces of the cabin crew or the quality of the food. The main question relates to the viability of the aviation industry in this country.

सर, मंत्री महोदय ने पिछले जवाब में यह कहा था दोनों सदनों में कि जो फॉरेन इक्विटी पार्टिसिपेशन है हमारे डोमेस्टिक एयरलाइंस के लिए, उसका पहले था कि वह 40 परसेंट तक है लेकिन वह केस टू केस स्टडी करके दिया जाएगा। अब खतरा हमें वही महसूस होता है। सबसे बड़ा सवाल हमारी ऐविएशन मिनिस्ट्री का यह है कि गवर्नमेंट पालिसी ऐडहाक के तरीके से चेंज कर दी गई किसी तैयारी के बिना। आपका जवाब है कि 1989-90 से इंडियन एयरलाइंस नुकसान करने लगा। हमने जब ओपन स्काई पालिसी और ए०टी०ओ० इंट्रोडयूस किया तो उसके पहले इंडियन एयरलाइंस को जो तैयारी देनी थी, वह नहीं दी गई और इसे अचानक लागू किया गया और आज यह नई सरकार आने के बाद भी अभी अखबार में तरह-तरह की रिपोर्टें आ रही है। अच्छा है कि फाइनेंस मिनिस्टर भी यहां है। रिसेंटली उसने सिंगापुर में विज़िट किया और उसके बाद न्यूज़ में है कि सिंगापुर एयरलाइंस के जो चीफ है, फाइनेंस मिनिस्टर और हमारे सिविल ऐविएशन मिनिस्टर, इन लोगों ने मीटिंग की और उसके बाद सिंगापुर इंटरनेशनल एयरलाइंस को डोमेस्टिक एयरलाइंस, यहां के एक इंडस्ट्रियल ह्यउस के साथ टैग करके सी०आर० टाटा के नाम पर, क्या कोई एयरलाइंस को 40 परसेंट इक्विटी मिली हो या 20 परसेंट हो, क्योंकि अब तक हमारे यहां जे०के० एयरवेज़ के साथ 20 परसेंट इक्विटी पार्टिसिपेशन थी।...

ڈاکٹر محمد سلیم : ... سر - منتری مہودے نے پچھلے جواب میں یہ کہا تھا دونوں سدنوں میں کہ جو فارن الکٹی وٹی پارٹیسپیشن ہے ہمارے ڈومیسٹک ایرلائنس کیلئے - اسکا پہلے تھا کہ وہ ۴۰ پرسینٹ تک ہے لیکن یہ کیس ٹو کیس اسٹڈی کرکے دیا جائیگا - اب خطرہ ہمیں یہی محسوس ہوتا ہے سب سے بڑا سوال ہماری ایویشن منسٹری کا یہ ہے کہ گورنمنٹ پالیسی ایڈھاک کے طریقے سے چینج کردی گئی کسی تیاری کے بنا - اُنکا جواب ہے کہ ۹۰-۱۹۸۹ سے انڈین ایرلائنس نقصان کرنے لگا - ہم نے جب اوپن اسکائی پالیسی اور اے - ٹی - او -

श्री मोहम्मद सलीम: मेरा सवाल यह है कि क्या ऐसी मीटिंग हुई थी और मंत्री महोदय ने सिविल ऐविएशन मिनिस्ट्री में रिव्यू कमेटी बनाने के नाम पर हमारी पालिसी चेंज करने के लिए ताकि टाटा सिआ को ऐकोमोडेट किया जाए। हमारी डोमेस्टिक सैक्टर में फारेन एयरलाइंस को मदाखलत और दाखिला देने का मौका दिया जाए। अगर ऐसा है तो क्यों और अगर नहीं तो वे सदन में इन्कार करें कि ऐसा कोई प्रपोजल नहीं है?

श्री सी॰एम॰ इब्राहीम: सभापति महोदय, मैंने अभी कहा है कि डोमेस्टिक ऐवियेशन पालिसी गवर्नमेंट के कंसीडरेशन में है। एक बात मैं पहले भी कह चुका हूं कि डोमेस्टिक एयरलाइंस के क्षेत्र में किसी भी फॉरेन एयरलाइंस के साथ सहयोग की हम परमीशन नहीं देंगे। यह बात हम पहले भी स्पष्ट कर चुके हैं। दूसरा, अगर फॉरेन कंपनी इक्विटी डालना चाहती है डोमेस्टिक एयरलाइंस में तो हम उसके भी खिलाफ हैं। हम उसको ऐसा नहीं करने देंगे। अगर कोई इंडियन कंपनी कर रही है तो हम उसको पूरी तरह से सहयोग देने के लिए तैयार हैं। एक बात हम यह भी कह रहे हैं कि अगर लोकल कंपनी बना रही है तो उसमें फॉरेन एयरलाइंस डॉयरेक्टली या इनडॉयरेक्टली इन्वैस्ट न करें। कोई भी फॉरेन एयरलाइंस भारत के डोमेस्टिक ऐरिया में न चलें, यह फैसला हमारी मिनिस्ट्री ने लिया है।

High number of Iodine deficiency disorders despite iodine intake

*522. SHRI PARMESHWAR KUMAR AGARWALLA: Will the Minister of HEALTH AND FAMILY WELFARE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that despite relatively higher level of dietary intake of iodine in India, as compared to some of the other countries in the world, the iodine deficiency disorders are high;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) what specific measures have been